

«L'invasione da Est? Colpa delle scarse tutele»

Roma - «Se è vero che negli ultimi 10 anni, sul mercato dell'autotrasporto, la quota degli stranieri è cresciuta dal 15,5% al 55%, secondo il rapporto di Confcommercio evidentemente le imprese italiane hanno pesantemente pagato la scarsa tutela di chi le ha rappresentate nell'ultimo decennio». Così Trasportounito

OTTOBRE 11, 2017



Roma - «Se è vero che negli ultimi 10 anni, sul mercato dell'autotrasporto, la quota degli stranieri è cresciuta dal 15,5% al 55%, secondo il rapporto di Confcommercio evidentemente le imprese italiane hanno pesantemente pagato la scarsa tutela di chi le ha rappresentate nell'ultimo decennio -. Questo il commento dall'associazione autonoma degli autotrasportatori, Trasportounito -. Infatti il problema non è, e non può solo essere, individuabile su fisco e lavoro, bensì sulle scelte acrobatiche, oscillanti e controproducenti fatte adottare dagli ingenui, e spesso incompetenti, rappresentanti istituzionali del settore».

«Nell'ultimo decennio - continuano da Trasportounito - le imprese di autotrasporto italiane sono state strapazzate passando da un sistema di tariffe a forcella a quello del libero mercato, per poi di nuovo passare agli sconclusionati "costi minimi" fino al loro azzeramento e quindi di nuovo al libero mercato dei corrispettivi, con deleteri strascichi di contenzioso contrattuale e una destrutturazione culturale/imprenditoriale. Per non parlare del totale fallimento della legge sui "tempi di pagamento" ignorata e derisa da tutti i mittenti».

«Anche la burocrazia di settore, nell'ultimo decennio, è stata ricca di controindicazioni che hanno appesantito le imprese sia sul versante amministrativo sia su quello sanzionatorio - dicono ancora da Trasportounito - ad esempio la scheda di trasporto (eliminata nel 2015), l'attestato delle assenze del conducente (poi recentemente vietato addirittura dall'Unione Europea), le capriole sulla "responsabilità soggettiva" e tutte quelle inutili diavolerie per le quali autorità di controllo e addetti si sono dovuti sorbire una formazione universitaria sulle "istruzioni scritte", contratto in forma scritta con gli "elementi essenziali", la "data certa", la "corresponsabilità di filiera" per la quale ormai non viene sanzionato, né controllato, più nessuno».

«Sul tema dei controlli, anziché orientare massicciamente le autorità sulle targhe estere come fanno in altri Paesi, abbiamo avuto il coraggio di pretendere il pagamento su strada delle sanzioni anche ai nostri autotrasportatori come se non esistesse l'Albo, il Ren, la Cciaa ove sono iscritti e quindi individuabili. Altra zappa sui piedi: per diventare conducente dei veicoli pesanti in molti Paesi, dopo la patente, il giovane, per acquisire la necessaria Cqc (carta di qualificazione del conducente), affronta un esame, in Italia oltre alla patente si obbliga il giovane a seguire un corso di 280 ore e sostenere poi l'esame, con il risultato che nessuno è disposto a spendere 5.000 euro per fare questo sacrificio mestiere. Ce n'è anche per le istituzioni: quattro o cinque inutili, ma costosi, piani della logistica oggetto solo di convegni accademici ove si sono rappresentati, per anni, sempre i medesimi problemi. Per non dimenticare ciò che è stata la più grande esperienza in materia di dispendio di tempo, la "consulta per l'autotrasporto e la logistica". Ma ovviamente tutto questo nel rapporto non si scrive. Mentre negli altri Paesi si studiava la conquista dei mercati - conclude Trasportounito - nel nostro Paese si aspettava il momento per dire che le imprese dell'Est in Italia crescono del 198%».